

Gesetzentwurf

der Fraktionen der CDU/CSU und FDP

Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

A. Problem und Ziel

Schalltechnische Berechnungen für den Schienenverkehrslärm werden seit 1990 nach Anlage 2 der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) durchgeführt. Das Berechnungsverfahren nach Anlage 2 berücksichtigt bei der Errechnung des Beurteilungspegels einen Abzug von 5 db(A) (Schienenbonus).

Das Berechnungsverfahren berücksichtigt damit die Vorgabe des § 43 Absatz 1 Satz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, wonach in den Rechtsverordnungen (umgesetzt durch die 16. BImSchV) gemäß Satz 1 dieser Vorschrift den Besonderheiten des Schienenverkehrs Rechnung zu tragen ist.

Dieser „Schienenbonus“ beruht auf sozialwissenschaftlichen Studien, die in den 70er/80er-Jahren erstellt wurden, und folgt der damaligen Annahme, dass Schienenlärm als weniger belastend wahrgenommen wird im Vergleich zu Straßenlärm. Diese Annahme ist angesichts der hohen Zuwächse beim Schienen-güterverkehr weder sachgerecht noch zeitgemäß. Vielmehr hat sich der Schienenverkehrslärm inzwischen zu einem zentralen Umweltproblem entwickelt.

B. Lösung

Der Gesetzentwurf sieht eine Änderung von § 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vor. Der Schienenbonus wird für Schienenwege, deren Planfeststellungsverfahren nach Inkrafttreten der nächsten Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes und des dazugehörigen Bedarfsplans eröffnet werden, nicht mehr angewendet.

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Keine. Soweit es wegen der Abschaffung des Schienenbonus zu einer Verteuerung der Baumaßnahmen kommt, folgt daraus keine Erhöhung der Investitionsmittel im Einzelplan 12 des Bundeshaushaltes, sondern führt dies zu einer zeitlichen Streckung bei der Realisierung der Bedarfsplanmaßnahmen. Dies ergibt sich aufgrund umfangreicherer Lärmschutzmaßnahmen für einen größeren

Kreis von Anspruchsberechtigten bei der gesetzlichen Lärmvorsorge an Aus- und Neubaustrecken.

Das Programm zur freiwilligen Lärmsanierung für bestehende Streckenabschnitte ist insofern berührt, als der Schienenbonus nach der Stichtagsregelung auch bei der Lärmbewertung von Bestandsstrecken nicht mehr zur Anwendung kommen soll. Dazu muss die Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes entsprechend angepasst werden. Da in Bezug auf Lärmsanierungsmaßnahmen keine Rechtsansprüche der Anlieger bestehen und das Programm nur im Rahmen der Haushaltsvorgaben realisiert wird, bestehen keine Auswirkungen auf den Bundeshaushalt.

Mit dem ab Ende 2012 beginnenden lärmabhängigen Trassenpreissystem wird eine weitere Lärmreduzierung erwartet, die durch die Umrüstung von Güterwagen bis 2020 erfolgen soll. Bei Berücksichtigung dieser Lärmreduzierung an den Fahrzeugen in der Lärmberechnungsvorschrift „Schall 03“ könnte die finanzielle Mehrbelastung bei Neu- und Ausbauinvestitionen abgesenkt werden.

E. Sonstige Kosten

Weder Richtung noch Umfang möglicher Veränderungen von Einzelpreisen infolge der Neuregelung können quantifiziert werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

F. Verwaltungskosten

Es werden keine neuen Informationspflichten geschaffen.

Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

In § 43 Absatz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. Juli 2011 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird Satz 2 durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Der in den Rechtsverordnungen auf Grund des Satzes 1 zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs vorgesehene Abschlag von 5 db(A) ist für die im Bundes-schienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1974), das zuletzt durch Artikel 309 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, ausgewiesenen Vorhaben ab dem Tag nicht mehr anzuwenden, an dem ein Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes in Kraft treten wird, soweit zu diesem Zeitpunkt für den jeweiligen Abschnitt des Vorhabens das

Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung macht den nach Satz 2 maßgeblichen Tag im Bundesgesetzblatt bekannt. Von der Anwendung des in Satz 2 genannten Abschlags kann bereits vor dem nach Satz 2 maßgeblichen Zeitpunkt abgesehen werden, wenn die damit verbundenen Mehrkosten vom Vorhabenträger oder einem Dritten getragen werden.“

Artikel 2

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit kann den Wortlaut des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Berlin, den 25. September 2012

**Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und Fraktion
Rainer Brüderle und Fraktion**

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Wesentlicher Inhalt dieses Gesetzes

Mit dem Gesetz wird das Ziel verfolgt, den so genannten Schienenbonus abzuschaffen und dazu § 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) zu ändern.

II. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Weiterentwicklung des Lärmschutzrechts durch Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes folgt aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 24 des Grundgesetzes („Lärmbekämpfung“).

III. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Das Gesetz hat keine Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte. Wegen einer möglichen Verteuerung von Baumaßnahmen im Schienenverkehr kann es zu einer zeitlich verzögerten Realisierung des Bedarfsplans gemäß Schienenwegeausbaugesetz kommen. Daraus folgt jedoch keine automatische Erhöhung der Investitionslinie im Einzelplan 12 des Bundeshaushaltes.

IV. Sonstige Kosten

Durch das Gesetz entstehen für die Wirtschaft, insbesondere für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, nur insoweit Kosten, als die betreffenden Baumaßnahmen nicht durch Investitionszuschüsse gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz finanziert werden. Dies ist jedoch in aller Regel der Fall.

V. Bürokratiekosten

Es werden keine Informationspflichten neu eingeführt, geändert oder aufgehoben.

VI. Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Das Gesetz bietet keine Grundlagen für verdeckte Benachteiligung, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

VII. Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden überprüft. Die mit der Abschaffung des Schienenbonus erwirkte Verbesserung des Schutzes der Bevölkerung vor Schienenverkehrslärm steht im Einklang mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie.

B. Besonderer Teil

Verkehrslärm, insbesondere Schienengüterverkehrslärm, hat sich zu einem zentralen Umweltproblem entwickelt. Angesichts des hohen Verkehrsmengenwachstums seit der deutschen Wiedervereinigung ist die Annahme, dass sich die Anlieger von Eisenbahnstrecken durch den vom Zugverkehr ausgehenden Lärm weniger belästigt fühlen als durch Straßenverkehr, weder sachgerecht noch zeitgemäß. Schienen-

lärm wird weniger durch einen geschlossenen Geräuschpegel, als durch die Abfolge von Einzelereignissen bestimmt. Diese führen insbesondere in der Nacht zu Aufweckreaktionen, zu Beeinträchtigungen der Nachtruhe und damit der Regenerationsphase des Körpers. Dies birgt erhebliche Gefahren für die Gesundheit. Aufgrund der Entwicklung im Schienenverkehr, neuer Betriebsformen wie dem Hochgeschwindigkeitsverkehr und dichterem Zugfolgen ist ein „Schienenbonus“ nicht mehr zeitgemäß. Heute ist die Belastung der Anwohner an hochfrequentierten Bahnlinien deshalb so hoch, weil es wegen der dichten Zugfolgen kaum noch zu längeren Ruhepausen kommt. Die Abschaffung des Schienenbonus ist deshalb ein notwendiger Bestandteil der Verbesserung des Schutzes der Bevölkerung vor Schienenverkehrslärm.

Mit der Änderung von § 43 Absatz 1 Satz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes wird beim Bau neuer und bei der wesentlichen Änderung bestehender Schienenwege der Schallschutz verbessert. Daneben gibt es für Maßnahmen an vorhandenen Strecken – die so genannten Lärmsanierungsmaßnahmen – freiwillige Leistungen des Bundes in Form eines Sonderprogramms für Lärmsanierung. Bei der Lärmsanierung handelt es sich um eine freiwillige Leistung ohne Rechtsansprüche der lärm betroffenen Anlieger. Bei den Berechnungen für Lärmschutzmaßnahmen nach dem Lärmsanierungsprogramm wird der Schienenbonus derzeit nach den Regelungen der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes entsprechend angewendet. Dies wird in der Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes geregelt (Richtlinie vom 7. März 2005, Verkehrsblatt 2005, S. 176).

Die Rechtsänderungen sind zum einen geboten, damit die neue Rechtslage bei den Vorarbeiten für den neuen Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt werden kann. Gleichzeitig müssen sich die Aufgabenträger auf die Rechtsänderungen einstellen können. Daher wird die Abschaffung des Schienenbonus mit der nächsten Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes, das ab 2016 gelten soll, sowie des entsprechenden Bedarfsplans verknüpft. Die Abschaffung wird dann für Abschnitte solcher Vorhaben gelten, bei denen das Planfeststellungsverfahren zu diesem Zeitpunkt noch nicht eröffnet worden ist. Entsprechendes muss für Maßnahmen der Lärmsanierung gelten. Daher ist die Förderrichtlinie des Bundes zur Lärmsanierung dahingehend anzupassen, dass ab Inkrafttreten der nächsten Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes bei der Berechnung des Beurteilungspegels nach Anlage 2 (zu § 3) der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes der Abschlag von 5db(A) ebenfalls nicht mehr zur Anwendung kommt.

Nach § 43 Absatz 1 Satz 3 BImSchG (neu) kann bereits vor dem Inkrafttreten der nächsten Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes von der Anwendung des Schienenbonus abgesehen werden, wenn die damit verbundenen Mehrkosten vom Vorhabenträger oder einem Dritten getragen werden. Beispielhaft für ein solches Vorhaben kann die

Rheintalbahn sein. Hier liegen seitens der Landesregierung Baden-Württemberg der 15. Wahlperiode Zusagen zur Finanzierung für die Hälfte der Mehrkosten zur Umsetzung der sog. „Kernforderungen 3 und 4“ der Bürgerinitiativen vor.

Die Abschaffung des Schienenbonus ergänzt die Gesamtkonzeption des Bundes zur Lärmbekämpfung im Schienenverkehr:

Seit 1999 setzt die Deutsche Bahn AG das Lärmsanierungsprogramm der Bundesregierung um, das seit 2007 mit Haushaltsmitteln des Bundes in Höhe von 100 Mio. Euro pro Jahr für die freiwillige Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen unterstützt wird.

Die Lärmreduzierung an der Schallquelle wird insbesondere durch die von der Bundesregierung angestoßene Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems erreicht, das mit dem Fahrplanwechsel 2012/2013 eingeführt wird.

Mit dem Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“ der Bundesregierung werden wesentliche Grundlagen für eine flottenbezogene Ausrüstung bestehender Güterwagen mit lärmarmen Verbundstoff-Bremssohlen geschaffen. Innerhalb dieses Programms wird mit dem Pilotprojekt „Leiser Rhein“ die Umrüstung von bis zu 5 000 Güterwagen auf lärmarme Verbundstoffbremssohlen vom Bund gefördert.

Die EU-Gesetzgebung regelt mit der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems und der entsprechenden Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität Grenzwerte für die Lärmerzeugung durch Bahnfahrzeuge (sowohl Nutzfahrzeuge als auch erneuerte oder umgerüstete Fahrzeuge), die seit 2006 in Kraft sind.

